

南海子码头的行会组织——河路社

□ 高景哲

1840年鸦片战争之后，中国逐步沦为西方列强的原料供应地。祖国西北盛产的皮毛、粮油、药材、矿产等通过黄河水路运输，在包头南海子码头集结，再由陆路转运京、津，乃至出口欧美。“皮毛一动百业兴”，带动近代黄河运输业的繁荣，同时造就了包头“水旱码头”的辉煌。

那么盛极一时的南海子码头是如何进行行政管理的？这种以河运事业为中心的商业码头在管理模式上与同时期的包头、萨拉齐、托克托等工商业城镇有何区别？这既是历史研究的课题，也是理解近代中国商业变迁的关键。同时也是地方学者们所未涉足的一个课题。

当年，南海子河运事业由官方和民间行会组织双重管理。官方的管理形式承袭自毛岱官渡的机构设置，配有骁骑校1人，旗兵15人，官船2艘。主要职责是稽查违禁货物、递送公文，以及对军用渡船进行安全检查。1926年，土默特旗务衙署在官渡基础上设立了“南海子官渡巡查事务所”，负责对绥远地区所有渡口的巡查和管理，如对船筏制作、开业、渡运、收

费和票据填发等进行监管。

南海子河运事业的民间行会的管理组织是行会，即从事黄河水路运输的船户们结成的社团。该组织时称“河路社”，地方史料中对于南海子河路社的介绍几乎是空白，直到20世纪40年代，一批日本学者开始对河路社及其运作机制进行研究，揭示了其内部复杂的互助合作与利益分配机制。

1944年秋，日本学者今堀诚二在“学术研究会议”的资助下调查了南海子，他收集了南海子禹王庙及附近店铺的碑文、匾额，并对熟知地方掌故的人们进行了采访，同时也参考了地方史志资料，这些内容后来收入他的著作《中国封建社会的结构》。上妻隆荣，是日本山口高等职业学校的职员，他于1941年调查了南海子，后撰文《南海子水运的行会组织》，发表在《东亚经济研究》。高桥荣一在《黄河上游流域概貌》一文中也有涉及南海子的部分调查内容。此外，南满洲铁道株式会社天津事务所调查课撰写的《绥远省交通》《包头经济形势》等也有相关论